ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 31 janvier 1968, d'une demande d'avis sur un projet de loi "rendant le certificat de classification obligatoire pour tout transport qui est soumis aux dispositions de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, créant un Office régulateur de la navigation intérieure", a donné le 14 février 1968 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 31e januari 1968 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet "waarbij het klasseringsbewijs wordt verplichtend gemaakt voor alle vervoer dat onderworpen is aan de beschikkingen van de besluitwet van 12 december 1944, houdende oprichting van een Dienst voor regeling der binnenvaart", heeft de 14e februari 1968 het volgend advies gegeven :

Le projet a pour objet d'imposer à tout bateau de navigation intérieure qui effectue un transport soumis aux dispositions de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 créant un Office régulateur de la navigation intérieure, l'obligation d'être pourvu d'un certificat de classification.

Ce certificat de classification - dont aucune définition n'est donnée - est délivré par les organismes agréés qui sont prévus par l'article 32 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.

En cas de refus, total ou partiel, du certificat, appel peut être interjeté devant une commission dite "commission d'appel en matière de certificats de classification".

Le projet règle ensuite d'une manière détaillée la composition et le fonctionnement de la commission d'appel (articles 4 à 8).

Si l'appel est reconnu fondé en tout ou en partie, une attestation sera délivrée à l'intéressé par l'Office régulateur de la navigation intérieure. Cette attestation , dont la validité est limitée dans le temps, vaut autorisation d'effectuer les transports visés dans l'article 1er du projet (article 9).

L'article 10 concerne l'indemnisation des frais exposés par les membres de la commission, le montant des jetons de présence qui peuvent leur être alloués et le montant des rétributions à percevoir au profit de l'Etat à titre de participation aux frais de la procédure d'appel. Le Ministre des Communications reçoit, à cet effet, les pouvoirs nécessaires.

.../...

Enfin, le projet prévoit des mesures transitoires (article 2).

OBSERVATIONS GENERALES.

I.

Le projet apporte une modification à la réglementation de la navigation intérieure. Cette réglementation devra être appliquée à l'intervention des organismes agréés prévus dans l'article 32 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial et à l'intervention de l'Office régulateur de la navigation intérieure.

Cet Office a été créé par l'arrêté-loi du 12 décembre 1944. Son existence est essentiellement temporaire. Il appartient au Roi, en vertu de l'article 9 de cet arrêté-loi, de le dissoudre à la date qu'il fixe et le rapport au Régent précédant les arrêtés-lois du 12 décembre 1944 créant un "Office régulateur de la navigation intérieure" et un "Groupement belge du remorquage" note à cet égard:

"L'activité de l'O.R.N.I. et du G.B.R. sera essentiellement temporaire : elle n'a de justification, du moins dans la forme envisagée actuellement, que par suite des circonstances exceptionnelles dans lesquelles le pays se trouve. Dès que ces circonstances auront cessé d'exister, il conviendra de dissoudre ces organismes. Il incombera à ce moment au pouvoir législatif d'examiner si la continuation d'une réglementation dans le domaine de la navigation intérieure est nécessaire".

.../...

Le Conseil d'Etat a déjà attiré l'attention du Gouvernement sur le point de savoir si les circonstances exceptionnelles qui ont motivé la création de l'O.R.N.I. n'ont pas disparu et si, à l'heure actuelle, cet Office ne répond pas à d'autres besoins (voir notamment l'avis L. 10.325, du 31 janvier 1968, adressé au Ministre des Communications).

Le présent projet, qui charge l'O.R.N.I. d'une mission non prévue par l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, semble être l'occasion d'inviter le législateur à modifier le statut de l'O.R.N.I. aux fins de préciser les missions nouvelles de cet organisme et d'en supprimer le caractère temporaire.

II.

Aux termes de l'article 1er du projet, les bateaux de navigation intérieure affectés aux transports soumis à l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, devront être munis d'un "certificat de classification" délivré "par un organisme agréé conformément à l'article 32 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial".

L'article 32 précité dispose :

"Le batelier n'est pas responsable du dommage occasionné à la cargaison par un accident de navigation, même si cet accident est dû à une fausse manoeuvre dans la conduite du bateau, mais il doit, pour bénéficier de cette exonération, produire un certificat de classification dans les conditions qui seront fixées par un arrêté royal et établir qu'au moment de l'accident il était à bord et y

.../...

avait à son service, d'une façon permanente, un aide-batelier, âgé de 18 ans au moins.

... ".

Il n'existe aucune définition légale du certificat de classification. Il résulte, toutefois, de l'article 32 précité qu'il s'agit d'une attestation dont la possession exonère le batelier d'une certaine responsabilité. L'arrêté royal du 28 novembre 1963 a décidé que les certificats seraient délivrés par des organismes agréés et a fixé les conditions de l'agréation de ces organismes privés. Parmi ces conditions figurent, notamment, l'approbation, par le Ministre qui a les transports par eau dans ses attributions, des règlements relatifs à l'examen des bateaux de navigation intérieure, et la communication au Ministre des tarifs pratiqués par ces organismes (articles 6 et 7).

Selon les explications du fonctionnaire délégué, le projet a pour but d'imposer aux bateaux visés à l'article 1er un contrôle technique. Auront satisfait à ce contrôle technique, les bateaux qui seront munis du certificat de classification prévu par l'article 32 de la loi du 5 mai 1936. Pour des raisons de facilité pratique, notamment parce que les organismes qui délivrent les certificats de classification existent, le projet rend obligatoire la possession, jusqu'ici facultative , de ces certificats. Comme les organismes agréés délivrent ces certificats à une fin spécifique - l'exonération de responsabilité -, sur la base de critères que ces organismes déterminent librement, moyennant l'approbation du Ministre compétent, critères qui peuvent être différents de ceux qui sont requis en matière de contrôle technique, le projet prévoit, en cas

.../...

de refus du certificat, un recours devant une commission d'appel. Mais cette commission n'aura à connaître du refus du certificat qu'en tant que ce refus entraîne l'interdiction d'effectuer les transports visés à l'article 1er du projet et non l'exonération de la responsabilité du batelier.

Un tel système soulève des objections. Les organismes agréés délivrent ou refusent les certificats de classification sur la base de critères conçus en vue d'un but précis, l'exonération de la responsabilité du batelier. On ne conçoit pas qu'une commission, saisie d'une décision refusant le certificat , ne puisse se prononcer que sur un des effets que ce refus entraîne, et, en outre, qu'elle doive se prononcer sur des critères conçus en vue d'un but autre que celui en fonction duquel le certificat de classification est délivré.

En réalité, il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'une procédure d'appel, ni d'un véritable recours, mais d'une procédure administrative qui tend à pallier, quant à l'obligation de satisfaire à un contrôle technique, les conséquences attachées à cet égard par la loi en projet, à la non-délivrance d'un certificat de classification.

Pour éviter ces difficultés tout en respectant l'intention du Gouvernement d'obliger les intéressés à demander d'abord aux organismes agréés qui existent un certificat de classification, il est suggéré que le projet prévoie qu'en cas de refus du certificat, une attestation soit délivrée lorsque le bateau satisfait aux conditions techniques qui seront imposées par le Roi.

.../...

S'agissant d'un acte d'une autorité administrative au sens de l'article 9 de la loi du 23 décembre 1946 créant un Conseil d'Etat, le projet pourrait utilement s'inspirer, en ce qui concerne les conditions de délivrance de l'attestation, de la réglementation en matière d'établissements hôteliers (loi du 19 février 1963 et arrêté royal du 17 juillet 1964) ou en matière de transport rémunéré de choses par véhicules automobiles (loi du 1er août 1960 et arrêté royal du 9 septembre 1967). Le texte proposé ci-après tient compte de ces précédents.

III.

Dans le texte proposé par le Conseil d'Etat, la commission n'a aucun caractère juridictionnel; il paraît dès lors inutile que la loi règle de manière détaillée la composition, le fonctionnement et la procédure . La loi pourrait confier cette mission au Roi, dans le cadre des principes généraux qu'elle énonce.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat constate que l'obligation imposée par l'article 1er du projet est dépourvue de sanction.

Les sanctions pénales prévues par l'article 10 de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 ne pourraient être appliquées de plein droit en cas de violation des obligations édictées par le projet. Il y aurait éventuellement lieu de compléter celui-ci en s'inspirant de cet arrêté-loi.

IV.

Si le Gouvernement entend se ranger aux observations qui précèdent, l'exposé des motifs devra être modifié en conséquence.

\+

\+ +

Compte tenu des observations ci-dessus et sous réserve du I, le texte suivant est proposé :

PROJET DE LOI RELATIF AUX TRANSPORTS SOUMIS AUX DISPOSITIONS DE L'ARRETE-LOI DU 12 DECEMBRE 1944 CREANT UN OFFICE REGULATEUR DE LA NAVIGATION INTERIEURE.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

.../...

Article 1er.-

Tout bateau de navigation intérieure, utilisé pour un transport soumis aux dispositions de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 créant un Office régulateur de la navigation intérieure, doit être pourvu du certificat de classification prévu par l'article 32 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial ou, en cas de non-délivrance de ce certificat, d'une attestation certifiant que le bateau satisfait aux conditions techniques requises.

Article 2.-

L'attestation prévue à l'article 1er est délivrée par une commission créée à cette fin par le Roi.

Ou bien :

L'attestation prévue à l'article 1er est délivrée par le Ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, ou par son délégué, sur l'avis (conforme) d'une commission créée à cette fin par le Roi.

Article 3.-

Le Roi détermine :

1° les conditions techniques auxquelles les bateaux de navigation intérieure doivent satisfaire ;

2° la composition, le fonctionnement et la procédure de la commission prévue à l'article 2, en assurant notamment le respect des droits de la défense ;

.../...

3° le montant des redevances à percevoir au profit de l'Etat pour contribuer à couvrir les frais d'administration, de contrôle et de surveillance résultant de l'application de la présente loi.

Article 4.-

Sont exemptés, jusqu'au 31 décembre 1969, de l'obligation prévue à l'article ler, les bateaux qui ont exécuté annuellement, en 19... , au moins un transport de marchandises soumis aux dispositions de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944.

L'exemption prévue à l'alinéa ler prend fin en cas de cession de la propriété du bateau après l'entrée en vigueur de la présente loi, à l'exception, toutefois, des transmissions résultant d'une succession et des cessions à des parents ou à des alliés jusqu'au deuxième degré inclus.

Article 5.-

La présente loi entre en vigueur le ... .

...

...

Het ontwerp strekt ertoe, het bezit van een klasseringsbewijs voor te schrijven voor ieder binnenvaartuig dat een transport verricht waarop de besluitwet van 12 december 1944 houdende oprichting van een Dienst voor regeling der binnenvaart toepasselijk is.

Dit klasseringsbewijs - dat niet nader wordt omschreven - wordt afgegeven door de erkende instellingen, bedoeld in artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting.

Wordt het bewijs geheel of gedeeltelijk geweigerd, dan kan hoger beroep worden ingesteld bij een "Commissie van beroep inzake klasseringsbewijzen".

Het ontwerp regelt voorts omstandig de samenstelling en de werkwijze van de Commissie van beroep (artikelen 4 tot 8).

Is het hoger beroep geheel of gedeeltelijk gegrond bevonden, dan verleent de Dienst voor regeling der binnenvaart een attest aan de betrokkene. Dat attest, waarvan de geldigheidsduur beperkt is, staat gelijk met de vergunning om vervoer als bedoeld in artikel 1 van het ontwerp te verrichten (artikel 9).

Artikel 10 heeft betrekking op de kostenvergoeding voor de commissieleden, op het bedrag van hun eventueel presentiegeld, en op het bedrag van de retributies die ten bate van de Staat moeten worden geïnd als aandeel in de kosten van de procedure in hoger beroep. De Minister van Verkeerswezen krijgt voor een en ander de vereiste bevoegdheid.

.../...

Tenslotte zijn er overgangsmaatregelen (artikel 2).

ALGEMENE OPMERKINGEN.

I.

Het ontwerp wijzigt de reglementering van de binnenscheepvaart, die nu toegepast zal moeten worden via de erkende instellingen bedoeld in artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting en via de Dienst voor regeling der binnenvaart.

Die Dienst is opgericht bij besluitwet van 12 december 1944. Zijn bestaan is essentieel **tijdelijk.** Overeenkomstig artikel 9 van de besluitwet van 12 december 1944 staat het aan de Koning, hem te ontbinden op de datum welke hij vaststelt ; het verslag aan de Regent dat voorafgaat aan de besluitwetten van 12 december 1944 waarbij een "Dienst voor regeling der binnenvaart" en een "Belgische sleepvaartgroepering" worden opgericht, zegt in dit verband :

"De bedrijvigheid van de D.R.B. en B.S.G. zal in wezen tijdelijk zijn. Zij heeft, althans in haar huidige vorm, geen andere rechtvaardiging dan diegene der uitzonderlijke omstandigheden waarin het land zich bevindt. Zodra deze omstandigheden zullen opgehouden hebben te bestaan, zullen deze organismen dienen ontbonden te worden. Het zal op dat ogenblik de taak van de wetgevende macht zijn, te onderzoeken of de voortzetting van een reglementering op het gebied der binnenscheepvaart nodig is".

.../...

De Raad van State heeft de Regering er vroeger al op gewezen, dat het de vraag is of de uitzonderlijke omstandigheden die tot de oprichting van de D.R.B. hebben geleid, nog voorhanden zijn en of die Dienst thans niet in andere behoeften voorziet (zie met name advies L.10.325 van 31 januari 1968 aan de Minister van Verkeerswezen).

In het onderhavige ontwerp, dat de D.R.B. belast met een taak die niet in uitzicht is gesteld in de besluitwet van 12 december 1944, kan de aanleiding worden gevonden om de wetgever te verzoeken het statuut van de D.R.B. te wijzigen, teneinde de nieuwe taken van die instelling te omschrijven en zijn tijdelijk karakter ongedaan te maken.

II.

Luidens artikel 1 van het ontwerp moeten de binnenvaartuigen die gebruikt worden voor vervoer dat onderworpen is aan de besluitwet van 12 december 1944, voorzien zijn van een "klasseringsbewijs" afgegeven "door een organisme dat erkend is overeenkomstig artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting".

Genoemd artikel 32 bepaalt :

"De schipper is niet verantwoordelijk voor de schade aan de lading teweeg gebracht door een scheepvaartongeval, zelfs indien dit ongeval aan de verkeerde bediening van het schip te wijten is, maar om die ontheffing te genieten, moet hij een bewijs van klassering voorleggen, in de voorwaarden welke bij koninklijk besluit zullen bepaald worden en bewijzen dat hij op het ogenblik van het ongeval aan boord was en er voortdurend een schippersknecht van minstens 18 jaar in zijn dienst had.

....".

.../...

Er bestaat geen wettelijke omschrijving van het klasseringsbewijs. Uit het zoëven aangehaalde artikel 32 blijkt, dat het gaat om een getuigschrift waarvan het bezit de schipper van een bepaalde verantwoordelijkheid ontslaat. Het koninklijk besluit van 28 november 1963 heeft beslist dat de bewijzen afgegeven zouden worden door erkende instellingen en heeft de voorwaarden tot erkenning van die particuliere instellingen vastgesteld. Een van die voorwaarden is, dat de reglementen betreffende de schouwing van binnenschepen worden goedgekeurd door de Minister tot wiens bevoegdheid het vervoer te water behoort, een andere, dat de door die instellingen toegepaste tarieven hem worden medegedeeld (artikelen 6 en 7).

Volgens de gemachtigde ambtenaar heeft het ontwerp tot doel, de in artikel 1 genoemde vaartuigen aan een technische controle te onderwerpen. Aan die controle zullen voldoen de vaartuigen die voorzien zijn van het in artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 bedoelde klasseringsbewijs. Om praktische redenen, met name omdat de instellingen die de klasseringsbewijzen afgeven bestaan, stelt het ontwerp het alsnog facultatieve bezit van zo'n bewijs nu verplicht. Aangezien de erkende instellingen de bewijzen afgeven met een welbepaald oogmerk - het ontslaan van verantwoordelijkheid -, op grond van maatstaven die zij, onder goedkeuring vanwege de bevoegde Minister, vrij vaststellen en die kunnen verschillen van de maatstaven voor de technische controle, bepaalt het ontwerp, dat bij een commissie van beroep kan worden opgekomen tegen weigering van het bewijs.

.../...

Van die weigering zal de commissie echter alleen kennis moeten nemen voorzover ze het verbod meebrengt om het in artikel 1 van het ontwerp bedoelde vervoer te verrichten, niet voorzover ze de schipper van zijn verantwoordelijkheid ontslaat.

Tegen een dergelijk systeem zijn bezwaren te maken. De erkende instellingen verlenen of weigeren de klasseringsbewijzen op grond van maatstaven die afgestemd zijn op een welbepaald oogmerk : de schipper van zijn verantwoordelijkheid te ontslaan. Het ligt niet in de rede dat een commissie, waaraan een weigeringsbeslissing is voorgelegd, zich alleen over één der gevolgen van die weigering kan uitspreken, en dat zij zich bovendien moet uitspreken over maatstaven die werden vastgesteld met een ander oogmerk dan waarvoor het klasseringsbewijs is afgegeven.

In feite gaat het hier niet om een rechtspleging in hoger beroep, noch om een echt beroep, maar om een administratieve procedure die moet dienen om, terzake van de verplichting aan een technische controle te voldoen, de gevolgen te verzachten welke de ontwerp-wet in dat opzicht aan het niet-afgeven van een klasseringsbewijs verbindt.

Om die moeilijkheden te voorkomen en toch rekening te houden met de bedoeling van de Regering om de betrokkenen te verplichten eerst bij de bestaande erkende instellingen een klasseringsbewijs aan te vragen, wordt in overweging gegeven te bepalen, dat bij weigering van het bewijs een attest wordt afgegeven wanneer het vaartuig aan de door de Koning te stellen technische vereisten voldoet.

.../...

Aangezien het gaat om een "akte van een administratieve overheid" in de zin van artikel 9 van de wet van 23 december 1946 houdende instelling van een Raad van State, zou het ontwerp, wat de vereisten voor afgifte van het attest betreft, zeer goed aansluiting kunnen zoeken bij de regeling inzake de hotelinrichtingen (wet van 19 februari 1963 en koninklijk besluit van 17 juli 1964) of inzake het bezoldigd personenvervoer met automobielen (wet van 1 augustus 1960 en koninklijk besluit van 9 september 1967). In de hierna voorgestelde tekst is rekening gehouden met die precedenten.

III.

In de door de Raad van State voorgestelde tekst heeft de commissie niets van een rechtscollege ; het lijkt dus onnodig dat de wet omstandig de samenstelling, de werkwijze en de procedure regelt. De wet kan die taak opdragen aan de Koning, in het kader van de algemene beginselen welke zij opgeeft.

De Raad van State wijst er voorts op, dat er geen sancties verbonden zijn aan de verplichting die artikel 1 van het ontwerp oplegt.

De strafbepalingen uit artikel 10 van de besluitwet van 12 december 1944 kunnen niet van rechtswege toepassing vinden ingeval de bij het ontwerp voorgeschreven verplichtingen niet worden nagekomen. Het ontwerp zou eventueel moeten worden aangevuld in de geest van die besluitwet.

.../...

IV.

Wenst de Regering op de bovenstaande opmerkingen in te gaan, dan moet de memorie van toelichting dienovereenkomstig worden gewijzigd.

*
* *

Met inachtneming van de gemaakte opmerkingen en onder voorbehoud van I, wordt de volgende tekst voorgesteld :

ONTWERP VAN WET BETREFFENDE DE TRANSPORTEN ONDERWORPEN AAN DE BEPALINGEN VAN DE BESLUITWET VAN 12 DECEMBER 1944 HOUDENDE OPRICHTING VAN EEN DIENST VOOR REGELING DER BINNENVAART.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

.../...

Artikel 1.-

Ieder binnenvaartuig dat gebruikt wordt voor een transport, onderworpen aan de bepalingen van de besluitwet van 12 december 1944 houdende oprichting van een Dienst voor regeling der binnenvaart, moet voorzien zijn van het klasseringsbewijs bedoeld in artikel 32 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting of, ingeval dat bewijs niet wordt afgegeven, van een attest waaruit blijkt dat het vaartuig aan de gestelde technische vereisten voldoet.

Artikel 2.-

Het in artikel 1 bedoelde attest wordt afgegeven door een commissie welke de Koning te dien einde opricht.

Of :

Het in artikel 1 bedoelde attest wordt afgegeven door de Minister tot wiens bevoegdheid de binnenvaart behoort, of door zijn gemachtigde, op (eensluidend) advies van een daartoe door de Koning opgerichte commissie .

Artikel 3.-

De Koning bepaalt :

1° de technische vereisten waaraan de binnenvaartuigen moeten voldoen ;

2° de samenstelling, de werkwijze en de procedure van de in artikel 2 bedoelde commissie, inzonderheid met inachtneming van de rechten van de verdediging ;

.../...

3° het bedrag van de retributies die ten bate van de Staat moeten worden geïnd als aandeel in de kosten van bestuur, controle en toezicht welke de toepassing van deze wet medebrengt.

Artikel 4.-

Tot 31 december 1969 worden van de in artikel 1 voorgeschreven verplichting vrijgesteld de vaartuigen die in elk van de jaren 19 .. ten minste één aan de bepalingen van de besluitwet van 12 december 1944 onderworpen goederentransport hebben verricht.

De in het eerste lid bedoelde vrijstelling vervalt ingeval de eigendom van het vaartuig wordt overgedragen na de inwerkingtreding van deze wet, behalve indien de overdracht het gevolg is van een erfenis of gedaan wordt aan bloed- of aanverwanten tot en met de tweede graad.

Artikel 5.-

Deze wet treedt in werking op .....

.....

.....

La chambre était composée de		De kamer was samengesteld uit	
Monsieur : de Heer :	G. VAN BUNNEN,	conseiller d'Etat, staatsraad,	président, voorzitter,
Madame : Mevrouw : Messieurs: de Heren :	G. CISELET,	conseillers d'Etat,	
	F. REMION,	staatsraden,	
	P. DE VISSCHER,	assesseurs de la section de législation,	
	G. ARONSTEIN,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	G. DE LEUZE,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier. griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht ven de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituut-auditeur-generaal.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) G. DE LEUZE.

(s) G. VAN BUNNEN.